

El Bajo Río Uruguay: territorio-frontera. Completo escenario de la agroproducción sudamericana.¹

Prof. Rene Boretto Ovalle

Prof. María Julia Burgueño Angelone

El uso del territorio es una de las primeras problemáticas que ha debido afrontar el hombre al momento de aprovechar los recursos naturales para su subsistencia.

Según Luis Urteaga, del Departament de Geografia Humana de la Universitat de Barcelona, *“cada época, cada siglo, tiene su propio horizonte de recursos. Las oportunidades tecnológicas, los precios relativos, la estructura de la propiedad y el sistema de valores definen que tipo de substancias o procesos naturales son apetecidos, buscados y puestos en valor. Todo cambio tecnológico, en particular, modifica la accesibilidad y disponibilidad de recursos. Expande la gama de funciones o aplicaciones de los bienes conocidos, y permite acceder a nuevas fuentes de energía o materiales.”* Esto nos lleva, ineludiblemente al concepto de territorio, como lugar específico donde el hombre explota uno o mas recursos, aplicando sus conocimientos y su tecnología, modificando, por ende, a su antojo y en la profundidad y medida de sus apetencias, el espacio geográfico.

El territorio, además de ser considerado como un soporte físico, se nos presenta como parte de una construcción histórica, escenario donde entra otro componente trascendental en la explotación de los recursos: el hombre en sociedad organizada. La comunidad se desempeña localmente, íntimamente relacionada con su geografía y con los recursos que de ella pueden extraerse para el desarrollo socio-cultural-económico. Esta indisoluble relación territorio-hombre-recursos preforma a través del tiempo a una sociedad que termina tan caracterizada y tan imbuida de ello que fundamenta allí su propia

¹ Propuesta temática presentada en: X Jornadas internacionales de Patrimonio Industrial Agroalimentario. Gijón (Asturias) España – octubre de 2008 y en Segundo encuentro “Identidad y Patrimonio”. Colonia Valdense (Colonia) Uruguay - noviembre de 2008.

idiosincrasia; su identidad.

No se considera al concepto "territorio" con una marginalidad territorial eminentemente geográfica, sino como un ámbito de correlación e interacción íntima entre el hombre que lo habita, el paisaje que lo contiene y el uso que hace el hombre de él.

En cuanto al acceso a los recursos naturales, se debe comprender el gran acierto de las apreciaciones de Urteaga, en el sentido que los mayores conocimientos y la tecnología han sido el motivo principal para acceder y disponer los recursos. No es lo mismo un comentario sobre el territorio en la época inmediatamente posterior a la revolución industrial que hoy día. En aquel entonces, los recursos naturales habían de ser percibidos literalmente como *manantiales de riqueza*. El acceso a la tierra fértil era símbolo de fortuna; los bosques constituían la fuente esencial de energía y materiales de construcción, así como el mar proporcionaba el complemento de proteínas necesario a la producción agraria y los ríos se convertían en el primer elemento geográfico de tierra adentro que facilitaba la extracción de las producciones hacia los puntos de salida.

Deseamos presentar un ejemplo de uso del territorio íntimamente relacionado con un gran río que, por el hecho de estar cumpliendo históricamente la labor de "frontera" entre dos países, hace mucho más ricas las experiencias. Nos referimos a los últimos 300 kilómetros del Río Uruguay, frontera actual entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, que denominamos el "Bajo Río Uruguay". Territorio, recursos naturales, ciencia, técnica, y hombres con una visión comercial y empresarial notable, que no solamente influyeron en los países directamente involucrados (Argentina y Uruguay), sino en naciones europeas que encontraron aquí la solución a sus graves problemas de alimentación y abastecimiento, en distintos momentos de su historia, en los últimos trescientos años.

La interrelación histórica entre Europa y el Río de la Plata ha sido una constante desde el siglo XVI. Lo económico y lo social dibujaron una trama en esta geografía dando lugar a uno de los más interesantes ejemplos de modificación de un territorio a causa de un fenómeno por el aprovechamiento agroalimentario de nuestra sociedad occidental moderna.

La intensa relación entre el territorio y los recursos alimentarios, ha sido, en este caso que abordamos ahora, consecuencia directa de las características de la región del Río

de la Plata, particularmente la Banda Oriental. Con su clima templado, exento de temperaturas extremas, con tierras muy fértiles, campos extensos sin accidentes como montañas o grandes lagos, abundantemente regado por ríos y arroyos, propició el crecimiento increíble del ganado vacuno traído por los españoles desde el comienzo de su asentamiento, en el siglo XVI. Un período histórico relacionado íntimamente con los Jesuitas en Paraguay, contribuyó grandemente para convertirlos en enormes campos de pastoreo y de reproducción, aumentando a millones las cabezas de ganado que le cambiaron al hombre la idea del valor de la tierra, no por la tierra misma sino por su contenido y producciones.

Al principio fueron estas consideradas por España como "*tierras sin ningún provecho*", y fueron distribuidas entre muy pocos terratenientes que no necesariamente dieron demasiado valor a las tierras. Ello motivó prontamente las miradas de otros países como Portugal, Francia, Inglaterra hacia este verdadero vergel, donde el oro metálico que no encontraron fue sustituido por el oro del alimento y de materias primas sumamente valoradas en Europa, como el cuero de los vacunos. Se llegó a llamarlo el territorio de "*las minas de carne*", en alusión a la explotación intensa de este producto.

El negocio de los cueros, hizo que la carne, aún sin solución técnica para su conservación, pasara a ser un artículo despreciable, aunque a la vista de los europeos, a quienes siempre les costó mucho conseguirla, esto era "una espantosa pérdida" que debía tener solución. Es difícil no hallar en los informes y memorias de viajeros europeos, las alusiones directas a la abundancia de vacunos y caballares. Recordar al respecto , especialmente a Félix de Azara.

En 1770, bajo el gobierno de Carlos III, la Corona española encargó estudiar la forma de exportar la carne a la metrópoli salándola y aprovechando los paquebotes postales para su transporte. El informe final decía: "*...calculados los costos, se halló que con una ganancia bien considerable se podría dar un quintal de carne neta al precio que la venden los extranjeros en bruto... "*

La única técnica apropiada en la época para el mantenimiento de las carnes, era la del salado, de la misma manera como desde antiguo varias culturas conservaban frutas, legumbres o pescado. De hecho, los tripulantes de las embarcaciones que comenzaron a

llegar al Río de la Plata, requirieron la reposición de sus alimentos y pronto el charque o "charqui" comenzó a elaborarse. La palabra *charqui* o *charque* es de origen quechua y quiere decir "seco y flaco". Designa una modalidad de conservar tajadas de carne, frutas, legumbres o pescados, secos al sol y al aire y sin salar. Se estima que de la costumbre marinera de preparar su "jerked beef" como lo llamaban los ingleses o la "charcuterie" como lo nombraban los franceses, nace el producto que se hizo común en esta región. No obstante, resultaba un muy desagradable alimento, por su presentación, por su aspecto y su gusto, por lo que se destinó primordialmente como comida para los esclavos y su destino comercial fue las plantaciones de caña de azúcar en el sur de Estados Unidos, el Caribe y Brasil.

No podemos limitar a la zona que ahora estamos presentando como aquella donde se comenzó a elaborar y exportar esta producción. Debemos considerar como "territorio ampliado" a la región oriental del Río Uruguay y del Río de la Plata, es decir donde hoy se ubica la República Oriental del Uruguay, donde se comenzó con la explotación en los llamados saladeros. Los saladeros eran establecimientos más o menos organizados donde con la vaquía y experiencia de los GAUCHOS se faenaban los animales, se retiraban sus cueros, se salaban y se secaban para exportarlos, aprovechando la carne en trozos largos y finos también tratada con el mismo proceso, recuperando además la grasa. En esta región, el primer saladero habría sido establecido por el español Manuel Melián en 1780 para abastecer de carne a las unidades de la Armada Española que operaban aquí y a su guarnición en las Islas Malvinas. En 1785 el catalán Juan Ros, con otro establecimiento, inició las ventas a Brasil, Cuba y otras zonas del Caribe.

Los campos tomaron un valor agregado y la tierra comenzó a ser un importante recurso inmobiliario. Los dueños de saladeros, en general también propietarios de campos, se convirtieron en un grupo de presión política de gran importancia. Los trabajadores, muchos de origen vasco, eran peones de estancia y obreros de fábrica, a la vez. De allí que los historiadores Barrán y Nahum hayan caracterizado a los Saladeros como "*mitad estancia, mitad fábrica*", así como a sus trabajadores como "*mitad peones, mitad obreros*".

Volviendo a la influencia del territorio y la geografía para canalizar estas explotaciones de los recursos locales, digamos que el río Uruguay fue el elegido como vía

fluvial para facilitar la llegada de embarcaciones y la salida de las exportaciones, máxime teniendo en cuenta que acá se encontraban las tierras más feraces y los lugares donde el ganado cerril o cimarrón se guarecía en los gigantescos montes existentes.

La explotación del territorio fue extensiva y dentro de ello, intensiva, en varios rubros. Los principales comerciantes europeos radicados en Montevideo y Buenos Aires, convirtieron a estas ciudades y a toda la región en un emporio proveedor de materias primas, productos y artículos que encontraban en Europa extensos e interesados mercados. Si bien de todos los ámbitos donde se ha desarrollado el comercio la explotación de la carne y la industria de los saladeros fue su ejemplo más significativo, no debemos dejar de reconocer que existieron decenas de otras instancias comerciales e industriales que proliferaron en la región.

El avance tecnológico de Europa, encontró en estas tierras lugar ideal para multiplicar los conocimientos y encontrar formas y maneras de explotar mejor los recursos. Los inventos del barón Liebig en Alemania, permitieron establecer a la Compañía de Extracto de Carne más famosa y sin lugar a dudas fue nombrada como la gran cocina del mundo... Baste ver las fotos de las instalaciones cercanas al puerto de este gran saladero en Fray Bentos, para identificar el movimiento de mercadería.

El territorio del Bajo Río Uruguay, entonces, por efecto de una completa lista de recursos, permitía disponer de un ciclo cerrado comercialmente muy redituable: los campos donde existía el ganado, profundas aguas en puertos costeros, salida directa al océano, establecimientos con mano de obra hábil y barata y condiciones sociales y políticas que facilitaron el asentamiento de los inversores. El territorio, así conformado, nos permite considerarlo como ya hemos dicho, como “mitad fábrica, mitad estancia”, donde casi todo estaba al alcance de la mano.

En este ámbito tan proclive a la explotación de los recursos de la tierra, Europa encontró una rica veta para explotar. Y pronto en ambas márgenes surgieron competidores, emprendimientos de distinto porte y envergadura, despachando barco tras barco diferentes productos y subproductos. Algunos saladeros tuvieron real peso en la economía regional y

durante decenas de años obedecieron al influjo de los mercados.

Justamente, a consecuencia de la densidad con que se explotó el rubro de la carne y los cueros, el trasiego de sal marina desde Europa comenzó a ser intenso. Las cargas de sal como lastre en los barcos que regresarían repletos de otras mercaderías, generó una venta extraordinaria de sal, hasta el punto que, según las investigaciones del francés Loic Mènanteau, un alto porcentaje de la producción de las salinas de Cádiz y sur oeste francés tuvieron como destino los saladeros rioplatenses, donde se utilizaba una tonelada de sal cada 100 vacunos procesados. Solamente el famoso saladero Liebig en Fray Bentos, consumía nada menos que 3.500 toneladas anuales de sal. En este esquema industrial, en principio se utilizó sal trayéndola desde las Salinas Grandes de Jujuy y Salta (Norte argentino) y de las salinas de los bajos de Gualicho (en la Patagonia argentina), pasando posteriormente a ser importada desde Europa, convirtiéndose en el más abundante de los ítems de una larga lista donde figuraba el azafrán, el pimentón, el jerez, las conservas de pescado, las aceitunas, y la sidra, por citar unos pocos artículos, escapando del monopolio de los puertos de Montevideo y de Buenos Aires, los puertos directos en el río Uruguay tuvieron un importante auge en el siglo XIX...

Los nuevos sistemas industriales que aparecen a principios del siglo XIX, el desarrollo del comercio, con sus necesidades en transporte fluvial y terrestre, junto a los pioneros-soñadores de puertos y ciudades, convirtieron a este territorio en un enorme ámbito de fácil acceso y egreso hacia los mercados europeos y de otras regiones. Como si fuera poco todo esto, termina siendo la motivación de una inmigración europea, de gente ávida de trabajo y bienestar para ellos y sus familias.

Desde la segunda mitad del siglo XIX la inversión británica y francesa y el aporte técnico y de mano de obra de españoles, italianos, vascos e irlandeses se verá acrecentada más adelante con la de rusos, belgas y alemanes. Los terratenientes y saladeristas, viendo el rentable comercio explotando los recursos agropecuarios, fomentaron la colonización e impulsaron la llegada de inmigrantes.

Florecieron aquí sociedades de las más similares a Europa que existe en tierra americana. Baste decir con un solo ejemplo, que al frigorífico ANGLO de Fray Bentos, vinieron a trabajar inmigrantes de casi sesenta naciones del mundo!

Es así que esta zona privilegiada del Bajo río Uruguay, como escenario, hoy día se halla convertida en un apasionante compendio de hechos históricos, en donde los aspectos comerciales e industriales junto al desarrollo de sociedades con fuerte aporte cultural europeo se mezcla con el patrimonio fluvial de gran riqueza y variedad, sobre las dos márgenes de este río: la argentina y la uruguaya. El patrimonio relacionado a lo fluvial, lo comercial y lo industrial, aún se mantiene vigente como para justificar corrientes turísticas. Los puertos que otrora nacieran como consecuencia de este gran fenómeno del siglo XIX, han perdido cierta vigencia pero no necesariamente tanto como para continuar demostrando que son dentro del territorio un recurso siempre importante.

El turismo cultural, aprovechando la vigencia e interés de este patrimonio, le otorga al territorio una nueva funcionalidad, como causa directa de aquella que le dio origen. Consideramos que esta zona litoraleña tiene fuerte potencialidad turística como para transformarse en el motor de desarrollo local y contribuir así a una identidad favorable a la integración transfronteriza regional de dos de los países integrantes del MERCOSUR.

“Asistimos hoy día, a un ejemplo de cómo el territorio del bajo Río Uruguay, sigue manteniendo sus mismas características y potencialidad como para atraer proyectos idénticos a los que conocimos a principios del siglo XIX. Una empresa europea, necesitada de materia prima específica que le resulta mayormente difícil conseguir o producir en su tierra, elige el bajo Río Uruguay para instalarse y para ello ocupa un terreno en costas del río profundas, donde instala su fábrica con puerto ultramarino. En esas instalaciones fabriles, ocupa unos 5,000 obreros en su construcción y erige un barrio para ellos, convirtiéndose en la mayor inversión que jamás se haya visto en el Uruguay. Por el puerto, no solamente ingresa la última tecnología en maquinarias y sistemas de explotación de recursos, sino que egresa hacia el mundo, el resultado de una industria fenomenal. La actividad, genera una inmigración desde Europa que causa un fuerte impacto social, cultural y económico en la sociedad. La fábrica, tiene una alta chimenea que se dibuja en el horizonte de la ciudad cercana y su humo, se convierte en el sinónimo de trabajo. A consecuencia de la fábrica y su actividad, el nombre de Fray Bentos se escapa del ámbito local y aún nacional, llegando al ámbito

internacional”.

Esta vista pudiera hacer pensar que todo lo que hemos dicho se refiere a BOTNIA, este gigantesco emprendimiento finlandés que acaba de instalarse en Fray Bentos. Pero no... nos referimos a lo que pasó en 1865 en Fray Bentos con la Liebig Extract of Meat Company. Por un gran paralelismo, es lo que está sucediendo ahora mismo con esta fábrica, la más moderna y sofisticada planta de elaboración de pasta de celulosa del mundo. Mismo territorio, mismas características impulsando la radicación industrial. Solamente se cambió la materia prima: antes fue la carne; ahora es el eucalipto y la forestación, con 150 años de distancia entre ambas realidades.

Hoy día son otras realidades que el mundo moderno plantea, pero el territorio tiene la inmensa capacidad de adaptabilidad y el hombre lo sabe bien. Aunque aquella inmensa movilización del río con más de 500 embarcaciones por año en un solo puerto, ya no es la misma, sí el territorio del bajo Río Uruguay mantiene este perfil que le ha dado fama. Hoy día, se impulsan obras para aumentar el calado para que barcos más grandes puedan operar. Puertos que han ido tomando importancia y trascendencia en ambos márgenes, como Salto, Paysandú, Concepción del Uruguay y Fray Bentos necesitan de este nuevo impulso para transitar hacia la modernidad y el desarrollo.

Este rico patrimonio basado en el crecimiento de una sociedad a la vera del río Uruguay, tiene, además, un venturoso futuro si se organiza debidamente para acoger corrientes turísticas. Las estancias de los saladeristas y comerciantes, los puertos, las instituciones sociales y culturales, las ruinas y restos de muelles, puertos y fábricas, se complementan con una interminable lista de recursos de la naturaleza.

La ciudad de Fray Bentos, el lugar donde con justicia se dice que *"nació la revolución industrial en el Río de la Plata"*, retiene con orgullo la riqueza patrimonial de su historia. El Museo de la Revolución Industrial es una muestra de lo que puede hacerse en la conservación, preservación y promoción de esta historia. Paredes, caminos, rincones, paisajes enteros, tienen mucho que contar y Fray Bentos aspira a presentarse ante UNESCO para ser considerado como patrimonio de la Humanidad. Entendemos que las rutas turísticas y los circuitos histórico-culturales con una propuesta temática particular, son

recursos ideales, dado que concatenan, unen y relacionan a zonas geográficas distintas y recursos turísticos diferentes, unidos entre sí por el hilo conductor de una ruta que los hace accesibles. Variados ejemplos hay al respecto, como “*la ruta de la seda*”, “*la ruta de los esclavos*”, “*la ruta del Califato*”, “*la ruta de Washington Irving*”, en África, Asia y España, o la “*ruta de la sal*” también conectando Europa con el norte de África, para citar los más conocidos. El Río de la Plata tiene incipientes propuestas turísticas de temática cultural y con un eje patrimonial como son “*la ruta del gaucho*” y “*la ruta del mate*” y la “*ruta de los Jesuitas*”.

En la región del Bajo Río Uruguay, algunas propuestas son evidentes y realizables. Por ejemplo , “LA RUTA DE LA CARNE”, integrada por el “CIRCUITO DE LAS ESTANCIAS” y el “CIRCUITO DE LOS SALADEROS”, poniendo al alcance del turista el patrimonio surgido de la explotación de los recursos agroalimentarios como lo fueron la carne y los cereales, con intensa sinergia con los cueros y la sal, los establecimientos agropecuarios de producción, las ruinas de los saladeros transformadores de la materia prima, que se relacionan a su vez, con otras actividades en esta región como las ciudades portuarias, sus actividades socio-culturales, el tráfico y comercio fluvial, etc.

La riqueza y perspectivas del enorme y variado patrimonio comercial e industrial que se generó en doscientos años de aprovechamiento de los recursos agroalimentarios, más los componentes naturales, la caza, la pesca deportiva, la náutica, el turismo de eventos y congresos, requiere una comprensión global, considerando al territorio no como una sucesión de puntos de interés, sino como un complejo sistema de los mismos, donde se encuentren interactuados y con dinámica y sinergia diversos componentes.

Mientras tanto, el río Uruguay sigue siendo la columna vertebral del este territorio, históricamente unido y que parece no tener fin en sus propuestas de comercio, industria y turismo, adecuándose mágicamente a los tiempos que van corriendo.

BIBLIOGRAFIA

BORETTO OVALLE, Rene: “*Historiografía de la ciudad de Fray Bentos*”. Imp. Fray Bentos. Fray Bentos, 2000.

BURGUEÑO, María Julia (Coordinadora grupo RAICES) : “*Paysandú en tiempos de estancias y saladeros.*”. Ed. Diario "El Telégrafo". Paysandú, 2006.

MÉNANTEAU Loïc , BORETTO René : *Le patrimoine culturel et industriel du Bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : typologie, spécificités et potentialités touristiques* ». Communication à l'Université européenne d'été 2005 Val de Loire - patrimoine mondial, Tours-Angers-Nantes, Septembre 2005

BAVERA, G. A. 2007. “*Cursos de producción bovina de carne. Origen y evolución de la producción bovina en la República Argentina*”. En: <http://www.produccionbovina.com>

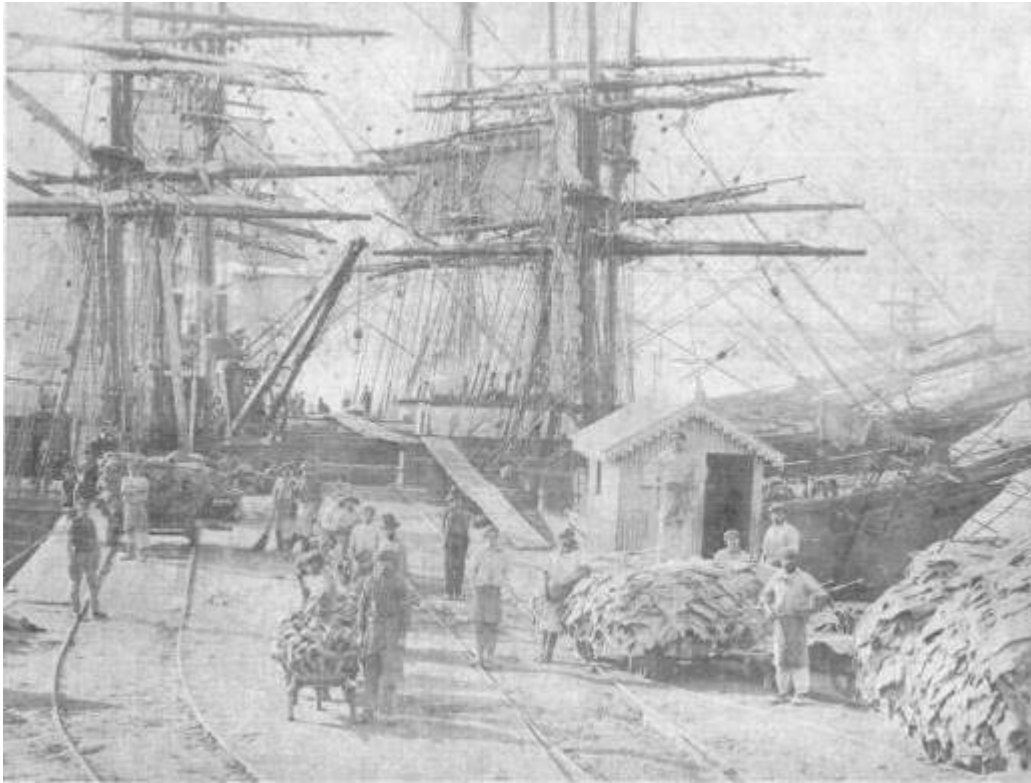
DIARIO “LA NACIÓN” – Suplementos (Argentina) “*Charqui y tasajo, de la subsistencia a la gran industria*” - Publicado en edición impresa 12 de julio de 2008.

LUISI JACKELINE. : “*Rosas y la Industria*”- *El primer “saladero” Industrial*. En: <http://lists.econ.utah.edu/pipermail/reconquista-popular/2005-November/034900.html>

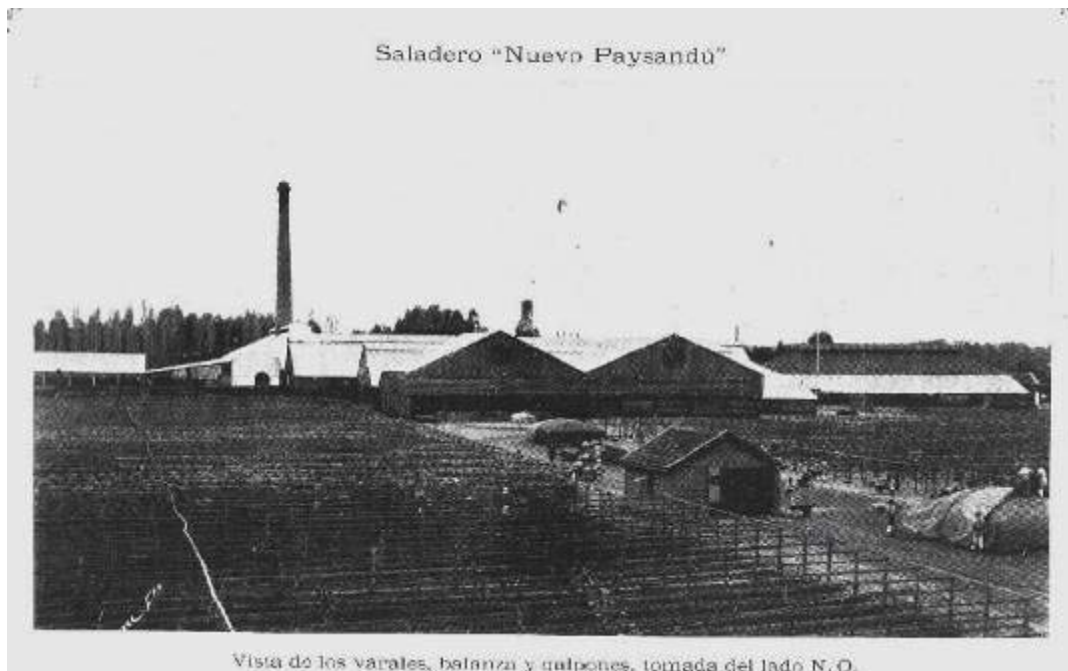
PEREDA, Setembrino E.: “*Paysandú y sus progresos*”. Imp. “El Siglo Ilustrado”. Montevideo, 1896.

PEREDA, Setembrino E.: “*Río Negro y sus progresos*”. Imp. “El Siglo Ilustrado”. Montevideo, 1895.

URTEAGA, Luis. “*Sobre la noción de “recurso natural”* - Departament de Geografia Humana. Universitat de Barcelona [Publicado en *Professor Joan Vilà Valentí. El seu mestratge en la Geografia universitària*. Barcelona, Publicacions Universitat de Barcelona, 1999.



ANGLO CARGA- Saladero Liebig FRAY BENTOS- carga. ca.1900



SALADERO NUEVO PAYSANDÚ- PAYSANDÚ- ca. 1910

